



En rejse med det infra-ordinære tog
Skitseringen af en samtidstopik i fransk samtidslitteratur

Løkkegaard, Tue

Published in:
K & K

Publication date:
2017

Document version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Løkkegaard, T. (2017). En rejse med det infra-ordinære tog: Skitseringen af en samtidstopik i fransk samtidslitteratur. *K & K*, 233-252.

EN REJSE MED DET INFRA-ORDINÆRE TOG

Skitseringen af en samtidstopik i fransk samtidslitteratur

Et blik på dele af fransk litteratur fra begyndelsen af 1980'erne vil vise et skifte i stil og tema. Hvor blikket før har været vendt mod det indre, det psykologiske eller ubevidste, vender flere forfattere nu blikket mod vores ydre verden, vores hverdag og materielle omgivelser. Surrealisternes interesse for vores steder blev set som en indgang til ubevidstheden. *Nouveau roman*-forfatterne undersøgte sprogets grænser, destabiliserede rum og tid, og jeget var typisk et tvetydigt jeg, hvis blik på tingene var et blik indad. Øjnene og skriften drejes nu over mod det virkelige og det empiriske – det faktisk foreliggende. Stilen er typisk forfladiget og nøgtern. Forfattere som Annie Ernaux, Thomas Clerc, François Bon, Jean Rolin, Jacques Jouet og Leïla Sebbar beskriver ofte vores steder og de mennesker, vi møder eller ikke møder på en hverdagslig basis. Fremfor en mistro til at sproget *ikke* kan præsentere virkeligheden, er der snarere en mistro til stederne selv som beholdere for skjulte sociale erfaringer og processer.

I foreliggende artikel vil jeg skitsere en mulig samtidstopik med fokus på 'toget' i fransk samtidslitteratur.¹ Hvor studiet af litterære topoi typisk

1 Ved 'samtidstopik' mener jeg en undersøgelse og læsning af topoi eller common-places, der har samtidslitteraturen som interesse.

forholder sig til en narrativ litteratur, melder spørgsmålet sig, hvordan man på den ene side kan tale om topoi i en litteratur, der er mindre eller slet ikke interesseret i en typisk fortællestruktur, og som interesserer sig mere for vores hverdagslige steder, og på den anden side, hvordan topikken kan udvikles. Kan studiet af topoi eller commonplaces hjælpe os til at læse denne gren af samtidslitteraturen, og kan denne gren samtidig hjælpe os til at videretænke topikken?

TOPOS, TRADITION OG RETORIK

Et topos tilhører traditionelt retorikken. Ifølge Aristoteles er et topos et argument baseret på vedtagne sandheder (Meiner 66). Dets kilde er en social og menneskelig selvforståelse, hvis mål det er at overbevise. Et topos er en kliché og en retorisk konvention. Et givent samfunds selvforståelse eller mulige selvforståelse afspejles i et topos – et *locus communis*. Det er tidsbundet, knyttet til sin samtid, men samtidigt et retorisk reservoir, der kan gentages over tid.

Den franske litteraturhistoriker og lingvist Paul Zumthor skriver, at et topos (eller flere topoi) bl.a. handler om naturlige fænomener som landskaberne eller sæsonerne, om menneskelige følelser, som venskab og kærlighed, om æstetiske og moralske domsfældelser, om individers og fællesskabers karakteristiske holdninger – kort sagt, om eksistensens tilstande og omstændigheder (Zumthor 355). Disse 'tilstande og omstændigheder' henviser til universelle ideer og sociale, historiske og kulturelle forhold. Hvis 'formålet' er at overbevise lytteren, må et topos kunne ændre betydning i forhold til sin historiske samtid.

For så vidt at et topos er en fastsættelse af noget gentaget, risikerer det samtidigt at være dannende for en moral eller domsfældelse, der udspringer af en forestilling om kulturelle sandheder. Et eksempel kan være 'at mødre elsker deres børn'. Det er måske nok en kulturel og retorisk sandhed, men ikke nødvendigvis noget, der gælder for alle mødre. At et topos kan ændre betydning i forhold til sin samtid, kan hurtigt overses til fordel for dets position og brug som argumenterende og moralfældende diskurs. Litteraten Thomas Conley pointerer netop, at i det omfang at topoi er blevet forvandlet til et hermeneutisk værktøj eller et system af en proklameret

gennemført om end ufærdig diskurs, er de samtidigt blevet reduceret til tavshed (Conley 584). Frem for kun at insistere på, at et topos bør sættes lig med disse almengyldige retoriske sandheder, vil det være gavnfuldt at undersøge, hvordan et topos og spørgsmålet om, hvad et topos kan være, udvikler og forandrer sig.

LITTERATURENS TOPIK

I sin bog *Europäische Literatur und lateinisches Mittelalter* undersøger den tyske filolog og litterat Ernst Robert Curtius topoi i poesien fra senantikken og middelalderen. Litteraturen skaber særlige privilegerede 'steder' eller 'klichéer', såsom 'brodermordet' eller 'naturen som et idealsted'. For Curtius besidder et topos universelle kvaliteter. 'Naturen som idealsted' rummer eksempelvis en særlig form for eviggyldighed. Samtidigt understreger han, at et topos er formet efter sin historiske samtid. Dets indhold er måske eksistentielt, dets idé universelt, men måden det i litteraturen udtrykkes på er historisk (Curtius 83).

En anden måde at sige dette på er, at for Curtius er et topos komponeret af stil og tema, det historiske og det universelle. Det er en valoriseret konvention forbundet til en historisk og social tid. Topoi er spændt ud mellem det udsagte (tema, tanke/idé) og udsigelsen (stil, udtryk). Det er dette mellemliggende formative niveau, hvor et topos agerer som prisme. Det siger ikke kun noget om dets a priori komponenter, men også om dets a posteriori muligheder: hvad siges, hvordan, og hvorfor siges det.

Curtius' læsninger af litterære topoi er et springbræt for den danske litteraturforsker Carsten Meiners videretænkning af topikken. Hvor Curtius i sin bog holder sig til en meget tidlig litterær periode, undersøger Meiner fremkomsten af topoi i moderne litteratur.

En generel pointe i denne videretænkning beror på forestillingen om et topos som et genkommende og privilegeret sted i litteraturen. Meiner selv undersøger i sin bog *La Carrosse littéraire et l'invention du hasard* fra 2008 hestevognen. Hestevognen er en kliché, et vanligt benyttet transportmiddel. Af samme grund optræder den hyppigt i litteraturen. Den genbruges over en lang litteraturhistorisk periode og formes følgende som

noget konventionelt, hvorfor hestevognen også ender op med selv at blive en litterær kliché eller topos. Forskellen er imidlertid, at frem for at understøtte sin egenskab som transportmiddel omformuleres dens funktion i litteraturen. En person vil måske benytte den for at komme fra et sted til et andet, men for litteraturen handler det om at bruge stedet som en scene eller setting, hvor tilfældet, det uforudsete (og heraf en affødt mulighed for noget andet) indtræder samt en evt. samfundskritisk diskurs. Et topos har en vigtig narrativ funktion, ligesom den svarer på en moderne historisk udvikling.

Hvor Curtius i sit toposbegreb insisterede på universelle ideer som en central komponent, indarbejder den moderne litteratur snarere den materielle verden som et udtryk for og behandling af moderniteten. Selv skriver Meiner: "Den nye litteratur, som begynder at finde sted fra omkring det 18. århundrede søger snarere at integrere den moderne verdens konkrete og materielle steder" (70). Det mere generelle (som 'naturen som idealsted') bliver mere konkret (som en 'hestevogn').

Hos Curtius synes et topos at være delvist metafysisk. Det universelle har rod i en generel eksistentiel selvforståelse. Nu er det mere et spørgsmål om at anerkende selve de konventionelle aspekter af eksistensen og stederne og omforme dem. Et topos artikulerer noget socialt og historisk og iscenesætter en mulig fordrejning af en narrativ linje. Det topiske ligger på fortællingens niveau og knytter sig således også til stilen. Noget går galt, noget divergerende indskrives eller noget afsløres. Et topos er således situationsformende. Hvor et retorisk topos bevarer plads til argumentet og overbevisningen, indstifter den moderne litterære diskurs en kritisk bagside og det uforventede. Den litterære diskurs muliggør en artikulation af noget socialt eller historisk, som dermed varierer fra andre diskurser. Meiner skriver, at en ny topik må låne den historiske metodes sensibilitet i undersøgelsen af vores materielle virkelighed, men samtidigt vise, hvordan litteraturen tjener et andet formål end kulturhistoriens diskurser (70). Det ser vi også i flere franske samtidsforfatters interesse for at beskrive og registrere utallige hverdagslige detaljer. De skriver sig ind i en fransk hverdagssociologisk tradition gående fra Henri Lefebvre til Guy Debord over Michel de Certeau frem til Georges Perecs litterær-sociologiske studier af hverdagen, men indarbejder det sociologiske i litterær form. Som den italienske mikrohistoriker Carlo

Ginzburg pointerer, kan fokus på og fortolkning af de mindste og oversete elementer konstruere en historie og et narrativt element, der etablerer et nyt blik på vedtagne sandheder (Ginzburg 207-208).

EN SPRINGENDE OVERGANG: METROEN OG DET INFRA-ORDINÆRE

Moderne litteratur er typisk fortællende og fiktiv litteratur. Studiet af topoi i moderne litteratur afsøger enten særlige genkommende scener, der på den eller anden måde bryder forventningen eller konventionen og afslører en social bagside, eller afsøger retoriske vendinger på tværs af en lang række værker (sidstnævnte kan f.eks. knyttes til SATOR-gruppen). Selvom store dele af samtidslitteraturen følger mere eller mindre traditionelle narrative strukturer, melder nogle spørgsmål sig: Hvordan forholder samtidslitteraturen sig til en ny virkelighed? Hvad med den litteratur, der fraskriver sig fiktionen til fordel for detaljerede empiriske beskrivelser af virkeligheden? Hvordan forholder man sig til en åbenbar genkomst af særlige steder, hvor målet typisk er det samme, men hvor stil og form er forskellig? Kan man bruge topikken, og hvordan videretænke den?

Den amerikanske litteraturforsker Joshua Armstrong skriver, at i Frankrig i dag drager mange forfattere oftere og oftere ud i de virkelige rum, hvor de følger ofte ludiske allerede-etablerede ruter for at observere og lyrisk dokumentere forskellige urbane omgivelser eller rammer (Armstrong 93). Et nedslag i fransk litteratur fra 1980'erne og frem vidner da også om en tydelig interesse i vores hverdagslige steder: gaden, forstaden, fabrikken, hotellet og særligt toget. Frankrigs forskellige toge fra metroen over regionaltoget eller RER-toget til TGV-højhastighedstoget er hyppigt genkommende figurer i en relativ kort (og ikke-afsluttet) litterær periode. Særligt metroen fylder meget, men også regionaltoget, der forbinder de parisiske forstæder med hovedstaden, vinder større og større indpas. Men hvorfor toget og hvordan er toget i fransk litteratur et samtidstopos?

I 1986 udgiver den franske etnolog Marc Augé sin bog *Un ethnologue dans le métro*. Augé er vendt hjem fra de fjerne verdenshjørner for i stedet at tage en tur rundt med den parisiske metro. Her, skriver han bl.a., er der tale om

et særligt (parisisk) privilegium, hvor man kan (gen)finde spor, erindringer og historier ved blot at kigge på et metrokort eller læse navnene på metrostationerne (8). De parisiske indbyggere er knyttet til metroen og har her sin daglige gang. Den store Historie blander sig med ens egen individuelle historie, den kollektive erindring blander sig med den individuelle. Det er også her ens vaner, bevægelser, krop krydser andres af forskellige sociale lag, køn og etnicitet. Det er en genspejling af den kapitalistiske bys organisering, hvor tid og rum tilrettelægges (rejsetid, billetkøb, toghastighed, forsinkelse, strejker osv.). Det er også her, som Augé skriver et sted, at navnene på stationerne mister mere og mere historie og historisk værdi jo længere man nærmer sig forstæderne. Paris, dens historie og pariserens identificering med hovedstaden stadfæstes i metroen. Forstædernes tilsyneladende mangel på samme og deres sociale problemer italesættes diskret, jo længere man bevæger sig væk fra hovedstadens kerne. Metroen er et sted, hvor man på relativt lidt plads, møder forskellige dele af befolkningen og er tvunget til at se hinanden i øjnene.

Augés etnologiske interesse for toget læner sig tæt op af flere franske samtidsforfattere, hvad angår både tematik og stil. Sandt at sige, har toget været en genkommende litterær figur, som vi ser allerede hos Émile Zola og hans *La bête humaine*, ligesom rejselitteratur naturligvis gør hyppig brug af dette sted. Men i disse samtidstilkæde er der hverken tale om en figur, der skal afspejle en menneskelig psyke, videnskabens dominans og den ukontrollerbare moderne udvikling, som hos Zola, eller en eventyrlig rejse fra et sted til et andet. Toget i dag er blevet et tilvænnet sted, en konvention, et sted, hvor vi, der bruger det, ikke længere tænker over, at vi bruger det, hvem der bruger det, og hvilke sociale processer og erfaringer, der er. Som den engelske litteraturprofessor Michael Sheringham pointerer, besidder Augés bog en 'romanesk' dimension. Men det er hverken i plottskabelse eller karakterer, at det romaneske befinder sig hos Augé. Det er spørgsmålet om, hvordan man kan tilnærme sig den eller de levede erfaringer (Sheringham 307) – en interdisciplinær interesse et sted mellem det sociologiske og det litterære.

Augés etnologiske og romaneske interesse for metroen understreger samtidslitteraturens ditto. Hvordan vores hverdagslige steder er et fletværk af utallige erfaringer og sociale strukturer italesættes dog allerede

hos Lefebvre, hvis studier af hverdagslivet er en grobund for den litterære interesse, der følger i 1970'erne og 1980'erne. Hverdagslivet er på samme tid fremmedgørende – koloniseret af kapitalismen – og bærer frøet til frigørelsen (Lefebvre *Critique* 8; 17). Hverdagen er det mest håndgribelige og uhåndgribelige (46; 52), og hvordan man kan definere det, forstå det og indfange det, er centrale spørgsmål for flere særligt franske sociologer og forfattere. Et afgørende punkt i krydsningen af det litterære og hverdags-sociologiske må imidlertid tillægges den franske forfatter Georges Perec, hvis interesse for det infra-ordinære – alt det, der sker, når intet synes at ske – forfulgt gennem nøgterne detaljerede beskrivelser af det allermest hverdagslige, er et centralt moment i fransk litteratur. Vi evner ikke at se (Perec 100), skriver han og opstiller både i sin bog *Espèces d'espaces* fra 1974 samt den korte programatiske tekst "Approches de quoi ?" fra året før (genudgivet posthumt i 1989) praktiske øvelser for tilnærmelsen af det hverdagslige, der synes at følge i fin tråd med de egentlige udgivelser, der følger hos en lang række forfattere i 1980'erne og frem.² Harri Veivo skriver i lignende tone, at Perecs tekst "[...] tilbyder en særlig klar formulering af, hvad der har været på spil i nylige forsøg på at på nye måder at artikulere forholdet mellem litteratur og en hverdags-verden i en fransk kontekst" (283). Det synes, at ønsket om at beskrive vores hverdagslige virkelighed medfører en særlig interesse for vore steder. Hvor Lefebvre og Certeau var interesseret i gadens virvar, synes flere samtidsforfattere at koncentrere sig mere om mindre eller mere kompakte rum: fabrikken i Leslie Kaplans *L'excès – l'usine* eller i flere bøger af François Bon (bl.a. *Sortie d'usine* og *Daewoo*), hotellet i Olivier Rolins *Suite à l'hôtel Crystal* eller i Sophie Calles *L'hôtel*, bykortets små uregistrerede hvide områder i Philippe Vassets *Un livre blanc* for nu at nævne nogen. Gaden besøges stadig i bl.a. Thomas Clercs *Paris, musée du XXle siècle. Le dixième arrondissement*, men flanørens flakken omkring er erstattet af en regelsat optik (inspireret af Perec og OuLiPo-gruppen). I fransk samtidslitteratur er toget imidlertid måske det hyppigst brugte hverdagssted. Metroen eller RER-toget er særligt genkommende. Forfatterne peger både på en konkret togtype og en særlig geogra-

2 En udvikling som også franske Dominique Viart (2005), Michael Sheringham (2006) samt Joshua Armstrong (2015) har bemærket.

fisk italesættelse (hovedstad, forstad). Men oftest er der også specificeret, hvilken linje eller mellem hvilke linjer toget kører, på hvilken station og til tider endda klokkeslæt eller tid på dagen. Med andre ord er det sjældent et generelt uspecificeret tog(type), men derimod et udspecificeret og konkret. Stedet er blevet konkret og relationen til vores hverdagsvirkelighed tydelig.

En kort, ufuldstændig opremsning af denne infra-ordinære og sociale tilnærmelse til toget i fransk samtidslitteratur (ikke-narrativ såvel som narrativ) understreger interessen. Fra Annie Ernaux' to bøger *Journal du dehors* (1993) og *La vie extérieure* (2000), Jean Rolins *Zones* (1997), Raymond Boziers *Fenêtres sur le monde* (2004), François Bons *Paysage fer* (2000) og François Masperos *Les passagers du Roissy-Express* (2004) over Jacques Jouets *Poèmes de métro* (2000), Juliette Kahanes *Métropolitaines* (2004), Guy Konopnickis *Ligne 9* (2005), Vincent Maston *Germain dans le métro* (2014) og Anne-Louise Sautreuil's *RER mon amour* (2011) til Leïla Sebbars *Sherazade* (1982), *Métro. Instantanés* (2007) og *La fille du métro* (2014), Jean-Christophe Baillys *Le Dépaysement* (2011), Alain Mabanckous *Bleu blanc rouge* (1998) og Rachid Djaidanis *Mon nerf* (2004).

Jeg vil følgende præsentere tre af de ovenstående bøger og diskutere, hvordan toget er et socialt rum, der er fremmedgørende og erfaret på samme tid.

ANNIE ERNAUX – DEN SOCIALE SKAM OG EN FÆLLES ERFARING

Hos den franske forfatterinde Annie Ernaux bevæger vi os i hendes to foroven nævnte bøger primært rundt i den franske forstadsby Cergy-Pontoise uden for Paris, hvor hun selv bor. Cergy er en af de såkaldte *Villes Nouvelles* bygget rundt om Paris efter 2. Verdenskrig for at imødekomme befolkningsproblemerne i hovedstaden. Både *Journal du dehors* og *La vie extérieure* består af korte fragmenter, hvor Ernaux beskriver stederne og de mennesker, hun møder hver eneste dag i supermarkedet, hos frisøren, på parkeringspladsen og i regionaltoget til eller fra Paris eller i metroen.

Ernaux er interesseret i vores ydre virkelighed, som begge titler også indikerer. I et nøgternt og direkte sprog uden nogen passion beskriver hun den hverdagsvirkelighed, hun er del af. Disse nye byer har hverken historie eller fortid. Der er ikke allerede en fælles fortid, som man deler

indbyggere imellem. Samtidig er en by som Cergy filtret ind i en områdets tidligere fortid såvel som en fremtid, som er forestillet i en moderne ekspansion og byplanlæggernes optik. I bøgerne forsøger Ernaux på tværs af sine medborgere at skabe en fælles historie og erfaring. Men samtidig er de en artikulation af de sociale processer og erfaringer, som hidrører fra og er en konsekvens heraf.

I Ernaux' to bøger er det sted, der fylder mest, toget. Skriften er motiveret, skriver Ernaux et sted, til at omvende hierarkier – både litterære og sociale. Hun beskriver de steder, forklarer hun, som litteraturen typisk har afholdt sig fra at interessere sig for: RER-togene, supermarkerne mm. I *Journal du dehors* skriver hun: "Sætning som træder frem på opgaven som en studerende gennemlæser i RER'en mellem Châtelet-Les Halles og Luxembourg: 'Sandheden er knyttet til virkeligheden' (31). RER'en er et privilegeret sted, hvor man i et relativt lille rum kan undersøge denne moderne ekspansion, den sociale konsekvens og den samtidige forsøgsvises fremskrivning af en fælles erfaring, når toget i pendulfart kører mellem forstad og hovedstad. Det bliver et forsøg på at nå erfaringen, en sandhed, som konstant undviger (Ernaux *L'écriture* 30). Den kan kun erfares i glimt, men litteraturen kan forsøge af indfange den. Hun bruger skriften og den nøgterne beskrivelse som værktøjer til at se og indfange en flygtig hverdagslighed.

Ernaux skriver, at hvis man viser interesse for de kørende i metroen eller i ventesalene, vil skammen og vreden vise sig, vække vores erfaring og afsløre den for os selv (Ernaux *Journal* 9-10). At toget er et privilegeret sted understøtter også Augés pointe om, at i særligt metroen, men også RER-toget, finder vi klasser, Historien eller manglen på samme, vanerne og økonomiske og sociale mekanismer. Ernaux bruger toget til at italesætte en personlig og kollektiv skam. I *Journal du dehors* står eksempelvis: "På væggene på Cergy-stationen er der, siden opstandene i oktober, skrevet: ALGERIET JEG ELSKER DIG med en blodrød blomst mellem 'Algeriet' og 'jeg'" (85). Et andet eksempel fra *La vie extérieure*:

I en gang på Bastille-stationen, disse ord med enorme bogstaver, med kridt, på jorden: TIL AT SPISE [Å MANGER]. En smule længere væk, på samme måde: TAK. Endnu længere væk, knælende midt på gangen, manden som har skrevet dette, et bæger for enden af hans udstrakte hånd. Mængden af mennesker spreder sig i to grene foran ham. Jeg er i den højre (48-49).

Dette sjældent benyttede 'jeg' knytter Ernaux til skammen: "'Jeg' får læseren til at skamme sig", skriver hun (Ernaux *Journal* 19). Den nøgterne stil, manglen på passion har altså også til formål direkte at tale med eller for læseren. Der er en dialog mellem læser, tekst, erfaring og sted. Vi genkender disse steder og handlinger. Formålet er ikke kun at etablere en fælles historie, men også at fremskrive og transponere en social skam, som RER-toget og metroen er befængt med. Det er skammen som iscenesætter erfaringens dobbelte position. På den ene side fremmedgørelsen overfor det omgivende, og på den anden side muligheden for at aflæse skammen som en social konstruktion.

LEİLA SEBBAR – DEN BABYLONSKE METRO

En lignende stilistisk tilgang til toget finder vi i den fransk-algeriske forfatterinde Leïla Sebbars *Métro. Instantanés* fra 2007. Som hos Ernaux består denne bog af korte empiriske beskrivelser. I en tidsperiode fra 1997-2006 (Ernaux dækker i sine bøger hhv. 1985-1992 og 1993-1999), fokuserer hun i 72 korte beskrivelser samt en prolog på den parisiske metro.³

Sebbar beskriver i prologen, hvordan den parisiske metro består af ansigter, gestik, positionerede kroppe uden stemmer, men hvor øjnene taler i et for længst tabt og forladt sprog, som hendes søstre og brødre kan forstå. Hun kalder det for et Babel (11-12). Metroen bliver et billede på parisernes Paris: kulturens og værdiernes højborg, et mytisk sted, fremdriftens og storhedens fundament. Babeltårnet blev bygget i byen Babylon, der også i dag er det navn, der af immigranter bliver brugt nedsættende om Paris. I Sebbars debutbog *Shérazade* omtales Paris nemlig flere gange som Babylon af en flok rodløse, kriminelle og revolutionære immigranter. Metroen i *Shérazade* er ikke et fremdriftens vidunder, men et sted, hvor politiet jager en, hiver ens *keffiyeh* af (Sebbar *Shérazade* 9), og som hovedpersonen

3 Det er interessant at bemærke, hvordan Sebbars titel mimer Alain Robbe-Grillet's korte bog *Instantanés*, hvori et kapitel også er dedikeret metroen. Hvor Sebbar har fokus på det ydre, bruger Robbe-Grillet det ydre til snarere at iscenesætte et indre tvetydigt fokuspunkt. Således kan disse to 'øjeblikke' i metroen vidne om den forskel og udvikling, fransk litteratur har taget fra det indre mod det ydre, fra det tvetydige og sprogligt grænsesøgende til det konkrete.

Shérazade ikke har lyst til at benytte om aftenen på grund af frygt for metrovagterne (185). Metroen dukker op igen som baggrundstæppe for hele bogen *La fille du métro* også af Sebbar, der er en monolog fortalt af en ung immigrant. Hun er tilbageholdt af metrovagterne og fremlægger i bogen store dele af sin livshistorie, som dog viser sig for langt størstedelen at være en løgn. Med andre ord italesætter Sebbar dette Babeltårn i Babylon ikke bare som en moderne tidsalders ikon, men samtidigt som et sted – fortalt fra erfaringen – der indkapsler fremmedgørelsen, racismen og sociale strukturelle problemer.

I Sebbars metrobog beskrives delvist anonyme mennesker. Deres samtaler, tøj og handlinger registreres af forfatterinden. Man læser bl.a. om to algeriske mænd, der diskuterer politik eller en hjemløs klædt i toiletpapir som en mumie. Et andet konkret eksempel er en mor og to piger:

December 2001, Châtelet

Salam

En kvinde, to piger. Mor og døtre. Moderen sidder med korslagte ben op ad væggen i korridoren. De to piger, tretten og fjorten år, sidder begge et par meter fra deres mor. Hun bærer en *hijab* i hvid bomuld, moderen og hendes døtre. De tigger.

Alle gentager, skiftende sang, hånd udstrakt:

Salam Alikoum, Salam... Salam Alikoum, Salam... Salam...

En måned efter ramadanen.

De samme, moderen og hendes døtre, siddende på samme sted, barhovedet.

Foran moderen, på et stykke karton:

Jeg er hjemløs jeg har to børn

Hjælp mig med at finde et arbejde og bo sammen med min familie

Må Gud beskytte Dem og Deres familie (Sebbar *Métro* 57-58).

Forholdet mellem erfaringen af et 'her' (Frankrig, folket) og et 'der' (fædrelandet, kulturer, traditioner mm.) bliver hos Sebbar en konfliktfyldt enhed i disse korte tekstfragmenter. Den stiliserede deskriptive tilgang har til formål at gribe et kropsligt nærvær og fremskrive en skjult eller ofte overset hverdagslig erfaring. Disse kroppe er kroppe i eksil. Eksilet er en grænsetilværelse mellem et her og et der, og den eksilerede krop er en således altid udenfor og idenfor. Eller som Edward Said skriver, befinder

den eksilerede sig i en kontrapunktisk nomadisk tilværelse, hvor, kun så snart man når at blive vant til sin tilværelse, bryder eksilets foruroligende kraft frem igen (55). Kolonimagt, immigration og social konflikt bliver gjort synlig på tværs af de kroppe, som i beskrivelsen bliver små kilende vidnesbyrd, og erfaringens eksil skrives frem via metroen.

JACQUES JOUET – DEN STRUKTUREREDE ERFARING

Som rum er metroen og andre togtyper underlagt en stringent tidstruktur: afgang og rejsetid, bekvemmelighed i forhold til ens bevægelse gennem metroens gange og utallige andre tiltag. Bevægelsen er betinget af strenge tidslige præmisser. Med udgangspunkt heri forsøger den franske OuLiPo-digter Jacques Jouet med sine metrodigte at forme og frigøre skriften og erfaringen via regler, der er tilsvarende med metroens rytme.

Poèmes de métro er en samling af flere metrodigte. Den bærer lighed med en anden OuLiPo-forfatter, nemlig Jacques Roubauds *tokyo infra-ordinaire* og generelt har flere OuLiPo-forfattere en forkærlighed for netop metroen.⁴

Et af Jouets digte "Poème du métro parisien" er konstrueret efter et særligt matematisk regelsæt udarbejdet af matematikeren og OuLiPo-forfatteren Pierre Rosenstiehl. Præmissen er, at Jouet skal passere gennem samtlige metrostationer mindst en gang med et minimum af gentagelse med start og slut på stationen République. Jouet skrev digtet d. 18. april 1996, hvor han begyndte klokken halv seks om morgenen og var færdig klokken ni om aftenen. Digtet består af i alt 490 vers fordelt i 49 strofer. Antallet af vers svarer til antallet af stationer minus en. Grundreglen er, at forfatteren mellem første og anden station må tænke på et vers. Når toget stopper, skrives verset ned. Mellem anden og tredje station tænkes over næste vers og så fremdeles. Man må ikke skrive, når toget bevæger sig og ikke tænke, når toget er stoppet. Når man skifter linje, begynder man på en ny strofe.

For Jouet er selve metroens struktur digtenes fundament. Det er altså ikke i udgangspunktet de mennesker, man møder i toget og den sociale bagsi-

4 Se bl.a. Alain Chevriers artikel *Métropoésie*.

de, som har interesse som hos bl.a. Ernaux og Sebbar. Det betyder ikke, at Jouet ikke afsætter tid til at beskrive sine medpassagerer, men det startende skriftlige og optiske filter er et andet. Generelt set fylder Jouet som tydelig afsender langt mere end både Ernaux og Sebbar. Han reflekterer både over digtets form, over togets bevægelse og over sine medpassagerer og iscenesætter således langt klarere sin egen tilstedeværelse. Metrodigtene artikulerer imidlertid en særlig social proces, der bruger toget som figur og rum. Ethvert rum er socialt, skriver Lefebvre et sted i *La production de l'espace*, og fremskrivningen af en erfaring er ikke blot frigørende, men også en påmindelse om, at vores erfaring er indflettet i en social proces. Den restriktive tilgang til metroens rum og tid er også en måde at filtrere det skrivende blik. Hvor blikket hos Sebbar og Ernaux delvist er distanceret, bliver erkendelsen hos Jouet determineret direkte af skriftens formtagen. Skrift og perception filtreres sammen og udledes følgelig.

Hvordan ens erfaring er personlig og fælles på samme tid (det, jeg ser og oplever, er tilgængeligt for andre på egen vis), hvordan skriften og erkendelsen kan gå hånd i hånd, og hvordan erfaringen binder sig til vore steder, er et afsæt for metrodigtningen. Et eksempel er:

Ved PASSY løber metroen gennem en beboelsesejendom. Det var nødvendigt, det var tilstrækkeligt at jeg endnu en gang graver mig ned under jorden for at se en jakke med røde romber, en øvre ryg med et vandfald af skimtende lakeret hår. Hvis det er prisen, er det godt at skrive (67)

Skriften og erkendelsen viser tegn på at være sociale konstruktioner, der gennem det regelsatte samtidig frigør noget uset, noget vi har glemt eller overset. I tunnellerne eller over jorden forsøges hemmeligheder befriet: "I tunnelen spørger jeg til særlige kabineters hemmeligheder", skriver han (71). Skriftens regler mimer stedets konventioner. Samtidigt røbes disse konventioners og reglers egen strukturelle proces i modelleringen af vores erkendelse og bevægelser.

Selvom metroen hos Jouet er selve skriftens fundament, den bærende struktur, der bestemmer skriften, er det stadig et spørgsmål om, hvordan skriften frigør erfaringen og kroppen. Måske er den sociale artikulation mindre end hos Ernaux og Sebbar, men på samme tid peger metrodigtene på, hvordan erkendelsen og erfaringen formes af de steder, vi er så vant

til at begå os i. Skriften åbner stedet op, og det forsøges artikuleret i både de fremmedgørende mekanismer, der afholder os fra at opleve stedet, og de erfaringer, der ikke kun danner vore vaner og slører vore blik, men som også fryser de hverdagslige momenter, hvor vi er allermest og allermindst til stede.

SAMTIDSTOPIKKEN: MELLEM TEKST, STED OG VIRKELIGHED.

Hvad disse tre eksempler viser er bl.a., hvordan forfatterne koncentrerer sig om et koncist empirisk sted, erfaringen, og hvordan skriften kan tydeliggøre stedet. For at beskrive hverdagslige praksisser, må man læse dem, som Michel de Certeau skriver i *L'invention du quotidien* (xlviii), men efterøgningen af denne mulighed skal altid være helliget vores brug af rummet, og hvordan vi besøger vores steder, sådan at man åbner for en mulighed for at bebo stedet og genindsætte mangfoldigheden, interessen og manipulationen (li). Det er ikke så meget et narrativt element, en scene, som det er en fremskrivning af de erfaringer, der bebor stedet. I sin tilbagevendende til metroen i bogen *Le métro revisité* skriver Augé, hvordan metroen er et konkret sted, hvor alle krydser alle, og et abstrakt sted, hvor en offentlig mening er formet (61-62). Koblingen af det konkrete og det abstrakte artikuleres, når litteraturen tilegner sig 'togstedet', og skriften lader det allerede-kendte stå frem som noget socialt, som den oversete erfarings lakune.

En samtidstopik interesserer sig for, hvordan sted og tekst hænger sammen. Hvis det ikke længere handler om kun et narrativt topisk element, men også et empirisk-stedsligt, må forholdet mellem sted og topos stå centralt. Selv i den samtidslitteratur, der følger mere traditionelle narrative mønstre, står det koncise steds erfaring stadig som et helt afgørende element. Det ses bl.a. i Juliette Kahanes *Métropolitaines*, Alain Mabanckous *Bleu-blanc-rouge*, Guy Konopnickis *Ligne 9* eller nævnte *Shérazade* af Sebbar. I selvbiografien *Mon Paris, ma mémoire* dedikerer den franske sociolog Edgar Morin hele det sidste kapitel til metroen. Her skriver han bl.a., hvordan metroen for pariseren er lig med identitet. Man spejler sig i en bestemt metrolinje, har bestemte minder knyttet til en anden, man bor tæt ved en tredje. Man kender sin linje, sin station (248-255). Identificeringen med metroen ses også i den tidligere metrokonduktør Rodolphe Macias *Je vous emmène au*

bout de la ligne. Her skriver Macia, at metroen (først og fremmest) tilhører pariserne: "[...] det er *deres* metro. Forstadsfolkene bruger den kun til at passere byen, hvorimod pariserne har *deres* linje, *deres* station, *deres* perron" (28). Identificeringen og eksklusionen afsløres, destabiliseres, bekræftes og afvises i disse litterære tilnærmelser, hvor rammerne og grænserne er langt mere komplekse og sammenflettede. Men det er ikke et projekt, hvor frigørelsen erstatter fremmedgørelsen, eller hvor hjemmet erstatter eksilet. I tråd med Lefebvres studier af hverdagen afsøges det mellemstadiet, hvor skriften frigør den hverdagslige erfaring i et forsøg på at omvende eller synliggøre det hverdagslige, *samtidigt med* at man forbliver i hverdagen selv bevidst om dens sociale strukturer og konstruktioner. Skriften frigør så meget, som den fremmedgør, når skammen og eksilet træder frem.

Spørgsmålet om, hvad et 'sted' er, melder sig. Et sted er typisk noget konkret. Man henviser til et sted; det er noget lokalt. Men steder er også, hvor egne og andres bevægelser mødes, hvor spor (historiske, erfarne) sætter sig, og hvor sociale processer udfolder sig. Alt sammen inden for en relativ afgrænsning. Det er et konglomerat af erindring, erfaring, forløb og social praksis og forventning. I artiklen "Rum, sted, krop og køn – dimensioner af en geografi om social praksis", skriver danske Kirsten Simonsen, at vi først og fremmest må forstå sted som en særlig artikulation af en social rumligheds dimensioner. Hun påpeger, at sted er et særligt dynamisk begreb; en sammenføjning, der dannes over tid, konsolideres, falder fra hinanden og ændres. Steder er øjeblikke eller begivenheder fremfor fikserede områder (42). I forlængelse af den franske filosof og sociolog Henri Lefebvres tese om, at ethvert rum er et socialt (Lefebvre *La production*), er stedet en dobbelt artikulation af rummets sociale opbyggelighed: Det har en specifik betydning og en eksistentiel dimension, som sammen artikulerer en vedvarende konstruktion og rekonstruktion (Simonsen 44).

Sted *finder sted* – en begivenhed og en konkretisering af sociale, levede og historiske praksisser og processer. Den amerikanske geograf Doreen Massey er inde på lignende, når hun skriver:

Hvis rum er [...] en samtidighed af historier-indtil-videre, er steder en samling af disse historier, artikulationer inden for rummets bredere magt-geometri. Deres

karakter vil være et produkt af disse gennemskæringer inden for denne bredere ramme og af hvad, der bliver af dem. Men også af ikke-møderne, afskæringerne og de relationer, som ikke etableres, eksklusionerne. Alt dette bidrager til stedets specificitet (130).

Stedets specificitet er dynamisk, konkret og foranderligt på samme tid. Det indebærer det konkrete erfarede og fraværet af eller muligheden for fraværet af erfaringen. Inklusion og eksklusion er allerede indskrevet. Ifølge Lefebvre er stedet dobbelt. På den ene side spredt, erobret og til tider ødelagt af de store historiske og økonomiske strømninger, der skaber interferens i stedets stabilitet. På den anden side gennemstrømmet af baner, kanaler og små netværksstrømninger. Steder er indskudte, sammensatte og overlejrede i de sociale rum uden de dermed mister deres lokale status og uden, at de dermed ikke kan absorberes i regionale, nationale og endda globale forhold (*La production* 105-106).

Samtidslitteraturens tilegnelse af nye moderne samtidssteder opererer ikke blot på et narrativt eller deskriptivt niveau. Der er et særligt forhold til et udenfor teksten – vores hverdagsliv og steder. Hvis et sted er en sammenføjning af rumlige praksisser og kropslige bevægelser, må sted som topos (og omvendt) være en forskydning af stedets konventioner og en synliggørelse af disse sociale strukturelle processer og kropslige erfaringer.

Forholdet mellem sted, litteratur og topos indebærer, at det konventionelle (metroen eller RER-toget er jo om noget et konventionelt sted) ikke kun opererer på det tekstlige plan, men også på det empiriske. Vores hverdagslige forventninger til et sted rystes, og de underliggende sociale mekanismer træder frem, men stedets genkendelighed forbliver.

Det topiske argument, hvis mål var overbevisningen, ligger her ikke først og fremmest på det retoriske niveau, men på stedets og erfaringens (den tekstlige og den virkelige). Tvillingebegrebet for et topos er *common-place* eller *lieu commun*. At *commun* på fransk også betyder, at dette *lieu* er offentligt, fælles, banalt understøtter blot, at toget er et konventionelt hverdagsligt sted og derfor også et privilegeret sted for litteraturen til at undersøge erfaringen og det sociale. Metroen eller RER-toget er også *kliché* på et empirisk plan. De er genkendelige både på et tekstligt plan, et empirisk hverdagsligt plan og i relationerne tekst/udenfor, erfaring/vane,

stil/kontekst samt læser, virkelighed og tekst. Meiner fremhæver, at disse 'steder' i den moderne litteratur fungerer som et socialt og psykologisk bindemiddel, der stabiliserer vores følelser, tanker og opførsel i hverdagslivet. I samtidslitteraturen bruges disse steder ikke kun til at anerkende stedets konventionelle position i hverdagen, men også til at fremmedgøre os over for samme.

Det er en fænomenologisk position, som af Massey beskrives som at rejse mellem steder, hvilket betyder, man bevæger sig mellem baner og genindskriver sig selv i dem, man kan forholde sig til (130). Det handler ikke om at opfinde rum eller steder eller at genopfinde dem, men at forhøre dem eller blot læse dem, da det, som vi kalder hverdagslighed, ikke er noget åbenbart, men noget ugenomsigtigt, en form for blindhed eller bedøvelse (Perec "Prière d'insérer", *Espèces*). Fransk samtidslitteraturs interesse for det hverdagslige er en videreførelse af en sociologisk og etnologisk tradition. Det er en interesse for og tilbagevenden til virkeligheden. Øvelsen består i at læse vores steder, og metroen eller RER'en bliver i al deres sociale kompakt-hed et yndet sted, da vi her står tættest på hinanden på en hverdagslig basis.

En samtidstopik undersøger derfor også, hvordan teksten gør brug af en referent, der – fremfor at afgrænse det udtrykte – reproducerer og forstyrrer det virkelige og erfaringen. Geokritikeren Bertrand Westphal argumenterer for, at vore menneskelige rum og steder kun eksisterer i de erfaringsmodaliteter, der – når gjort synlige – kan skabe en verden (142). Når litteraturen tilegner sig et sted, forklarer han, kan dette sted, i og med det også refererer til et udenfor teksten, skabe grundlag for, hvordan tekst bliver stedet, hvor disse dynamiske relationer og skæringer kan udarbejdes i detaljer (186). Samtidstopikken må undersøge, hvordan det konventionelle på den ene side opretholdes og gentages på tværs af en række værker, mens – på den anden side – dets dynamik, erfaring, ustabilitet og sociale proces eller konsekvens udspørges. Sprog og sted flettes sammen. Vi begynder med vore konventionelle steder for at se, hvad der sker med dem, og hvordan litteraturen svarer på dem.

Samtidstopikken må undersøge, hvordan litteraturen i dag, når metroen eller RER-toget gøres til erfaringens eksistentielle og sociale sted, præsenterer og udfolder ikke kun stedet, men modulerer historien, social

praksis og hverdagslig erfaring i et kontinuerligt loop mellem tekst og virkelighed, hvor den ene konstant refererer tilbage til den anden i et dynamisk og forskydende forhold (Tally Jr 3). En samtidstopik er undersøgelsen af, hvordan sted bliver tekst, og tekst bliver sted, hvordan disse er langt mere dynamiske og langt mindre uskyldsrene, end vanen lader os tro, og hvordan fremmedgørelsen og frigørelsen altid er samme side af samme mønt.

Tue Løkkegaard, ph.d.-stipendiat ved Institut for Engelsk, Germansk og Romansk på Københavns Universitet. Nyeste udgivelser indbefatter "Between places. Everyday Experience and Everyday Places in Leslie Kaplan and François Bon" (i *Experiencing the Everyday*, NSU Press, Aarhus Universitetsforlag, 2017), samt "Rumforskeren Perec. Efterskrift" (m. Thomas Hvid Kromann, 2016). Artiklen er del af ph.d.-afhandlingen med arbejdstitlen *En infra-ordinær rejse. Toget som topos i fransk samtidslitteratur*.

TRAVELLING WITH THE INFRA-LITERARY TRAIN

Outlining of a contemporary topology in French contemporary literature

This article examines how the study of topoi can be developed with regards to contemporary literature. Looking to French literature and its current interest in the everyday and our empirical places, the article discusses both how a literary topology can further an understanding of how and why these authors search for our everyday places, and how a contemporary topology necessarily needs to focus less on narrative itself and more on the articulation of place and experience. Acknowledging how the train becomes a recurrent topos in French literature, this article proposes a method that combines and rethinks a modern topology with an idea of place as a locus for an everyday social experience disturbing both empirical and literary convention.

KEYWORDS

- DA: topos, fransk samtidslitteratur, sted, hverdag, social, tog, klasser, immigration, metropoesi
EN: topos, the contemporary, French literature, place, the ordinary, the social, trains, classes, immigration, metro poetry.

LITTERATUR

- Armstrong, Joshua. "Empirictexts: Mapping Attention and Invention in Post-1980 French Literature." *French Forum* 40 1 (2015): 93-108.
- Augé, Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris: Hachette, 1985.
- Augé, Marc. *Le métro revisité*. Paris: Seuil, 2008.
- Certeau, Michel de. *L'invention du quotidien I*. Paris: Gallimard, 1990.
- Chevrier, Alain. "Métropoésie". *Formules: Formes urbaines de la création contemporaine* 14 (2010): 27-46.
- Conley, Thomas. "What Counts as a Topos in Contemporary Research?". *Topik und Rhetorik. Ein interdisziplinäres Symposium*. Red. Thomas Schirren og Gert Ueding. Berlin: De Gruyter, 2012.
- Curtius, Ernst Robert. *European Literature and the Latin Middle Ages*. Princeton/Oxford: Princeton, 2013 (1948).
- Ernaux, Annie. *Journal du dehors*. Paris: Gallimard, 1993.
- Ernaux, Annie. *La vie extérieure*. Paris: Gallimard, 2000.
- Ernaux, Annie. *L'écriture comme un couteau*. Paris: Gallimard, 2011.
- Ginzburg, Carlo. *Spor. Om historie og historisk metode*. København: Museum Tusculanums Forlag, 1999 (1994).
- Jouet, Jacques. *Poèmes de métro*. Paris: P.O.L., 2000.
- Lefebvre, Henri. *Critique de la vie quotidienne II*. Paris: L'arche, 1961.
- Lefebvre, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- Macia, Rodolphe: *Je vous emmène au bout de la ligne*. Paris: Max Milo, 2010.
- Massey, Doreen. *for space*. New York: Sage Publications, 2005.
- Meiner, Carsten. *Le carrosse littéraire et l'invention du hasard*. Paris: Puf, 2008.
- Morin, Edgar. *Mon Paris, ma mémoire*. Paris: Fayard, 2013.
- Perec, Georges. *Espèces d'espaces*. Paris: Galilée, 1974.
- Said, Edward. "The Mind of Winter. Reflections on Life in Exile". *Harper's Magazine* Sep. 1 (1984): 49-55.
- Sebbar, Leïla. *Shérazade. 17 ans, brune, frisée, les yeux verts*. Paris: Stock, 1982.
- Sebbar, Leïla. *Métro. Instantanés*. Monaco: Éditions du Rocher, 2007.
- Sebbar, Leïla. *La fille du métro. Monologue*. Neuilly: Éditions Al Manar, 2014.
- Sheringham, Michael. *Everyday Life. Theories and Practices from Surrealism to the Present*. Oxford: Oxford University Press, 2006.
- Simonsen, Kirsten. "Rum, sted, krop og køn – dimensioner af en geografi om social praksis". *Praksis, rum og mobilitet: socialgeografiske bidrag*. Red. Kirsten Simonsen. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag, 2001.
- Tally Jr, Robert T.. "Introduction. On Geocriticism". *Geocritical Explorations. Space, Place and Mapping in Literary and Cultural Studies*. Red. Robert T. Tally Jr. New York: Palgrave Macmillan, 2011.
- Veivo, Harri. "Strange things on the edge of the city: Writing strategies in contemporary French suburban literature." *Semiotica* 150 – 1 4 (2004): 283-305.
- Viart, Dominique og Bruno Vercier. *La littérature française au présent. Héritage, modernité, mutations*. Paris: Bordas, 2005.

Westphal, Bertrand. *La Géocritique. Réel, fiction, espace*. Paris: Minuit, 2007

Zumthor, Paul. "Topique et tradition". *Poétique* 7 (1971): 354-365.